

Lyon, le 1er septembre 2023

## L'éboulement en Maurienne remet en lumière l'importance capitale du Lyon-Turin

Depuis le spectaculaire éboulement qui s'est produit Dimanche en Savoie, les circulations ferroviaires et routières en Maurienne sont interrompues, provoquant une **exceptionnelle embolie des transports de voyageurs et de marchandises entre la France et l'Italie**.

Des inspections sont en cours pour sécuriser la falaise avant d'engager les travaux de remise en état des infrastructures. Selon le ministre des Transports en déplacement hier sur le terrain, l'autoroute A43 pourrait rouvrir partiellement d'ici huit jours. **En revanche, les circulations ferroviaires ne seront pas rétablies « avant au moins deux mois ».**

**Cet épisode met de nouveau en lumière l'importance capitale de la future liaison Lyon-Turin.** Aux enjeux écologiques et économiques de l'infrastructure, s'ajoute en effet la nécessité de sécuriser les circulations ferroviaires transfrontalières.

**« A moins de percer un tunnel comme on est en train de faire avec le Lyon-Turin pour limiter l'impact des risques naturels en montagne et les éventuelles fermetures de voies ferrées, il n'y a pas de solution miracle »** a rappelé cette semaine dans la presse Johan Berthet, Docteur en géomorphologie alpine à l'université de Savoie.

La voie ferrée de la Maurienne est un véritable cordon ombilical ferroviaire entre la France et l'Italie. **Conçue au XIXème siècle, elle sillonne des zones à flanc de montagne dont les signes de fragilité géologique se multiplient** sous l'effet de l'érosion naturelle et du changement climatique. En 2019, un glissement de terrain en aval avait déjà coupé la liaison durant un mois. Malgré les importants dispositifs de surveillance et de prévention existants qu'il convient de renforcer, il faut craindre que d'autres incidents se reproduisent sur l'itinéraire.

Cela fait des années que le Comité pour la Transalpine évoque ces risques parmi les multiples arguments plaidant pour une réalisation rapide du Lyon-Turin. De fait, **si le Lyon-Turin avait déjà été en service, cet éboulement n'aurait pas affecté les circulations transfrontalières** puisque le tunnel passera sous la montagne, à l'abri des risques naturels en surface (cf carte).

Alors que les opposants minoritaires au Lyon-Turin s'acharnent contre toute évidence à considérer que la ligne du XIXème siècle représente l'avenir du ferroviaire sur cet axe européen stratégique, **« ce nouvel épisode confirme que le Lyon-Turin est bien la seule solution moderne et crédible pour un report modal massif des poids lourds et des voyageurs sur le rail entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. Nos voisins suisses l'ont prouvé avec succès depuis longtemps »** déclare Jacques GOUNON, Président de la Transalpine. **« Les professionnels du rail sont unanimes : sans le Lyon-Turin, ce report modal massif est rigoureusement impossible sur la voie existante par manque de capacités, de performances mais aussi de fiabilité ».**

Ligne historique de montagne du XIXème siècle.  
Capacité maximale autorisée dans le tunnel  
transfrontalier entre Modane et Bardonecchia : 54  
trains / jour

Tunnel en construction de  
la future liaison Lyon-Turin  
(57,5 km)  
Capacité maximale : 320  
trains / jour

